

**Domenica, 18 luglio 1999**

*Presiede:*

**Giancarlo TESINI**  
(c.s.)



**GIANCARLO TESINI**

*(c.s.)*

Possiamo avviare i lavori conclusivi del Convegno che ha subito qualche modifica per quello che riguarda la partecipazione dei relatori. Siamo ancora in attesa dell'Assessore Rotella, che avrebbe dovuto presiedere, e quindi il prof. Fanara mi ha chiesto di sostituirlo in questa funzione.

Il primo intervento è affidato al dott. Lungaro, di cui ieri abbiamo già apprezzato l'intervento, ma ora interviene, in assenza del Sindaco di Catania, nella veste di Vice Presidente di Federtrasporti, la federazione che raggruppa le aziende pubbliche del trasporto locale. Doveva essere presente il Presidente Mingardi, che però, trovandosi in Sardegna, ha avuto difficoltà di trasporto aereo.

Credo che da questo Convegno possa sortire qualcosa di concreto. Il dott. Lungaro, assieme agli amici del CUST, ha anche fatto uno sforzo di elaborazione di un documento\*, che mi pare, avendolo io letto, possa essere largamente condiviso in quanto rispecchia lo stato d'animo che si è manifestato in queste giornate. Quindi gli darei subito la parola.

Intanto salutiamo il Sindaco di Messina, il dott. Leonardi, a cui mi lega anche una antica amicizia e mi fa molto piacere che sia qui stamane con noi.

Interverrà anche il dott. Alessandro, il quale ha seguito fin dall'inizio i lavori del Convegno e che rappresenta il Comune di Palermo. In particolare, essendo anche Direttore dell'Azienda di Trasporto Municipale di Palermo, ci parlerà delle loro concrete (ed io aggiungo positive) esperienze. La parola al dott. Lungaro.

---

\* Riportato in Appendice alle pagg. 307 e ss.



***RELAZIONI***



**CARLO LUNGARO**

*(c.s., ma nella qualità di Vicepresidente della Federtrasporti)*

## **I TRASPORTI PUBBLICI NELLE AREE METROPOLITANE**

Vi saluto con grande simpatia e ringrazio gli organizzatori di questo Convegno, i quali hanno fatto fino in fondo il loro dovere, ma forse qualcuno è mancato a questo appuntamento, che io ritengo fondamentale ed importante per il Trasporto Pubblico Locale. Molto probabilmente è un fatto di cultura, perché se non si capisce l'importanza del Trasporto Pubblico Locale, molto probabilmente non si sente il dovere di partecipare a questi incontri. Dico questo senza polemiche, perché spesso io non vado a incontri che non mi interessano, perché non ne capisco il senso. Credo che qui il problema sia proprio quello di non capire il senso, l'importanza del Trasporto Pubblico Locale, che è fondamentale non solo per la vita dei cittadini (e credo che su questo nessuno abbia dei dubbi), ma anche per quel grande “progetto turismo” che la Sicilia vuole portare avanti. In fondo una delle vere industrie di questa Regione è il turismo che, senza un sistema di trasporti efficiente, ha qualche problema a decollare.

Desidero assolvere a dei compiti istituzionali. Sono vicepresidente di Federtrasporti e porto il saluto del mio Presidente Mingardi, il quale è stato travolto dalla “epidemia” del personale degli aerei della Meridiana: ad Olbia non gli assicuravano il ritorno per questa sera. Credo che le vacanze siano importanti per tutti, quindi credo sia giusto scusarlo. Del resto la Federtrasporti può contare sulla mia presenza.

Voglio dire che Federtrasporti si sta organizzando sul piano regionale. In Sicilia abbiamo costruito la Federmobilità, il cui Presidente coordinatore è il prof. Lo Bosco, che è qui presente. Anche lui avrebbe potuto benissimo sostituire il Presidente Mingardi, per-

ché queste tematiche e queste problematiche le viviamo sulla nostra pelle tutti i giorni. Ferdemobilità presto si organizzerà in commissioni di studio perché vogliamo veramente rilanciare il settore dei trasporti sotto tutti i profili, non solo quelli legati alle vicende legislative, ma anche con riferimento ai problemi organizzativi, problemi che attengono alla gestione del personale, problemi che attengono alla manutenzione dei mezzi, all'acquisto degli autobus, all'acquisto dei ricambi.

Colgo l'occasione per precisare che l'on. Tesini è il Presidente di Federtrasporto, io appartengo alla Federtrasporti anche se auspico che presto possa esserci una sola organizzazione. Stiamo lavorando per far diventare Federtrasporto e Ferdemobilità un'unica associazione. Non credo che ci siano molte cose che possano dividerci.

Qui voglio lanciare un altro ponte agli amici dell'A.N.A.C., perché anche con questa associazione vogliamo mettere in piedi un sistema di collaborazione: vogliamo creare l'associazione delle imprese. Noi non siamo l'associazione di *lobbies* specifiche: le aziende delle ferrovie, le aziende pubbliche, le aziende private. Vogliamo creare l'associazione delle imprese, un'associazione che ha un comune denominatore, che è la cultura di impresa. Quindi imprese che devono stare sul mercato, che hanno una comune cultura. E' chiaro che poi vedremo come allocarci e dove allocarci. Quello che stiamo facendo è uno sforzo di grande semplificazione, perché semplificare significa chiarire molti aspetti.

Fatte queste premesse, voglio ancora dare una notizia, che ieri è venuta fuori: stiamo lavorando per l'integrazione tariffaria. Con l'A.S.T. abbiamo avviato un protocollo: spero che possiamo concluderlo presto. Il cliente A.S.T. potrà trasbordare negli autobus dell'A.M.T. di Catania e viceversa. La stessa cosa stiamo mettendo in piedi in maniera molto rapida con la Circumetnea. Due anni fa ho posto il problema ed ho messo le carte sul tavolo. Oggi il problema è urgente. Noi con grande sensibilità ci siamo dati da fare per risolverlo: credo che, nel giro di dieci giorni, Catania avrà il biglietto integrato per quanto riguarda l'uso della metropolitana. E' una cosa estremamente importante, perché potrà consentire di uti-



lizzare un sistema veloce, qual è quello della metropolitana, in tutti i sensi in città.

Per quanto riguarda l'area metropolitana, tutti in Sicilia conosciamo le problematiche che emergono dalla legge n. 9/1986, che è la legge con cui vengono costituite in Sicilia le Province, con cui viene attribuito un forte potere alla Provincia regionale, espropriando di fatto i Comuni per quanto riguarda anche la gestione del trasporto. Naturalmente ciò ha creato dei conflitti tra i sindaci e le Province. Vorrei capire come fanno le Province a dover gestire la mobilità dei Comuni senza soldi e senza risorse, per cui dovrebbero gestirla solo dando ordini. Anche questa è una legge non risolutiva, benché introduca un concetto importante, quello della mobilità nell'area metropolitana. Noi sappiamo che in Sicilia la mobilità all'interno dell'area metropolitana per il 90% si muove nell'ambito della stessa area. Solo nelle Province del centro c'è una mobilità leggermente diversa. Diventa quindi di fondamentale importanza poter definire, all'interno dell'area della Provincia, la mobilità con tutti quegli interventi di cui parlavo ieri: di sistemazione delle reti, di ottimizzazione dei percorsi, di orari comuni, previsti tra l'altro anche dalla stessa riforma. Ci sono ipotesi estremamente interessanti che sono state realizzate da altre realtà (Lombardia, Friuli, ed altre) in cui è previsto un decentramento totale della gestione della mobilità all'interno della Provincia, che fa a capo a due soggetti. Da una parte, un soggetto che si occupa della programmazione e del controllo della mobilità nell'area (Regione, Comuni, ferrovie), e poi un altro soggetto, che è il soggetto gestore, che naturalmente gestisce sulla base di impegni che vengono assunti nei confronti del soggetto che programma, il c.d. referente della mobilità di area.

Voglio fare l'esempio banalissimo di Catania. La Provincia di Catania ha la possibilità di avere un sistema di mobilità di trasporto tra i più efficienti d'Europa.

L'area di interesse del progetto, la cosiddetta area metropolitana di Catania comprende 26 Comuni, con una popolazione residente di oltre 700 mila abitanti circa, di cui il 50 per cento residenti a Catania, ed una estensione di oltre 925 kmq.

La formazione dell'area metropolitana catanese storicamente è avvenuta per il trasferimento delle residenze dal centro ai Comuni limitrofi, per cui si sono venuti a creare fenomeni di conurbazione che a lungo andare hanno dato luogo ad una situazione di continuità territoriale.

Tale area si può funzionalmente dividere in tre poli:

- il polo catanese, con il suo aeroporto ed il suo porto
- il polo di Acireale-Giarre
- il polo di Paternò-Adrano

La rete di trasporto all'interno dei poli presenta diverse modalità:

- a) Il sistema ferroviario, che comprende l'attraversamento della città di Catania, l'asse Catania-Acireale-Giarre-Taormina e l'asse Catania-Siracusa.
- b) La ferrovia Circumetnea, che comprende la Metropolitana all'interno della città di Catania, con collegamento previsto per l'aeroporto ed il porto, l'asse Catania-Misterbianco-Paternò-Adrano con i collegamenti per Randazzo fino a Giarre.
- c) Il sistema gommato, che comprende i servizi all'interno della città di Catania (A.M.T.) con i collegamenti con Catania fra i vari Comuni (AST-Circumetnea- privati) dell'area.

La rete nell'area si presenta con diverse modalità ed in prospettiva con grandi opportunità.

Infatti una più razionale integrazione dei vari sistemi di trasporto opportunamente ottimizzati ed aggiornati, uno sfruttamento adeguato delle infrastrutture esistenti, opportunamente integrate in un progetto di rete, potrà consentire un servizio adeguato alle reali esigenze della mobilità dei cittadini in sintonia con le migliori realtà europee.

Vi rendete conto che questo è un sistema di mobilità a livello europeo, con possibilità di forte penetrazione nella città. Per realizzare quest'idea sono stati finanziati mille miliardi. Ma è un mistero: quei quasi mille miliardi sono lì da qualche anno. Queste cose che ho detto non sono sogni, sono cose concrete, già finanziate: si tratta di indire la gara e di realizzarle. Dopo si pone il problema della gestione. A tal proposito abbiamo fatto un discorso molto forte, di-

cendo che la gestione di quest'area deve essere fatta da tutti i soggetti. Naturalmente i soggetti sono i Comuni, la Provincia, le ferrovie, o la Regione, la stessa A.S.T., che opera all'interno dell'area. Quindi occorre creare un'unica realtà che possa gestire la mobilità all'interno di quest'area. In alternativa si può fare quel discorso dell'agenzia della mobilità in cui, da un lato, ci siano gli stessi soggetti e, dall'altra parte, ci siano gli operatori. Quindi è una scelta che può essere fatta secondo la volontà politica. Questo era un breve inciso che ho voluto fare per quanto riguarda il discorso della metropolitana.

Passando al documento che è stato preparato, credo che sia un documento importante e diventerà oggetto di un comunicato stampa, di un messaggio forte da far pervenire al Presidente della Regione. Le istanze che sono previste sono istanze fondamentali per lo sviluppo del settore.

Il documento, in estrema sintesi, dice questo: il trasporto pubblico locale, da oltre 10 anni, vive in Sicilia una situazione di precarietà e marginalità, che negli ultimi mesi ha subito un ulteriore aggravamento, che comporterà a breve una forte riduzione dei servizi erogati ai cittadini, una irreversibile crisi del sistema, la quale potrà anche costringere a significativi tagli occupazionali.

L'origine di questa precarietà risale al 1990, quando la Sicilia, unitamente alle altre Regioni a statuto speciale, usciva dal sistema nazionale, per cui la competenza del sistema dei trasporti passava alla stessa Regione.

A partire dal 1990 in Sicilia non è successo nulla.

- 1) in tutti questi anni non è stata emanata una legge organica sul Trasporto Pubblico Locale, rendendo necessaria, ogni anno, l'approvazione di una "leggina" per poter erogare i contributi;
- 2) non sono stati erogati contributi adeguati (mediamente il 30 per cento in meno rispetto alle altre regioni) al livello dei servizi effettuati dalle Aziende. Spesso questi contributi sono stati liquidati con notevole ritardo (si fa per dire: otto o nove mesi di ritardo!);
- 3) non è stato avviato un concreto piano di investimenti, che consentisse il rinnovo dei mezzi;

- 4) nonostante vari tentativi, in tutti questi anni non è stato predisposto un Piano Regionale dei Trasporti;
- 5) non è stata ancora recepita la legge di riforma del TPL (d.lgs. 422/1997), nonostante i termini siano superati.

A questo punto vorrei fare un inciso. Spesso quando si parla di contributi alle aziende, questo è un concetto che ripeto sempre, si pensa che questi contributi siano dei regali che la Regione dà alle aziende. Non è così: i contributi sono definiti per legge e tutto il sistema dei trasporti, in tutta Europa, dalla Germania alla Francia, è finanziato. Naturalmente gli interventi di finanziamento variano da Regione a Regione, addirittura in Germania sono i *Land* che predispongono gli interventi finanziari in base a dei programmi. La Sicilia dovrebbe recepire la norma nazionale, per cui il 65% dei costi ottimizzati di una azienda, che applica le regole del mercato, deve essere coperto da contributi delle Regioni, il 35% deve essere ottenuto dal mercato. La mia azienda di Catania, ad esempio, è intorno al 30% per motivi, più che politici, di opportunità. Abbiamo il costo del biglietto fermo da quattro anni, perché purtroppo non abbiamo autobus nuovi ed è difficile aumentare il prezzo del biglietto senza poter dare un servizio adeguato. Siamo in attesa di fare questo aumento che certamente ci potrà portare, se non al 35%, molto vicini al 33-34%.

Con tali premesse, gli interventi da proporre al Governo regionale sono così sintetizzabili:

**1. Fondo Regionale Trasporti** – È assolutamente necessario che venga emanato un apposito provvedimento legislativo che istituisca il Fondo Regionale dei Trasporti, destinato a garantire certezza e continuità alle assegnazioni finanziarie indirizzate al settore, onde evitare che le aziende debbano sopportare oneri impropri, e consentir loro di programmare la gestione economica corrente e di predisporre anche programmi di razionalizzazione dei costi e di riorganizzazione della produzione coerenti con le risorse disponibili.

2. *Piano investimenti* - Ulteriore importante questione di natura finanziaria è quella che attiene agli investimenti. Pure in un quadro di drastica contrazione della spesa pubblica regionale, è assolutamente necessario che venga affrontato il problema del rinnovo e potenziamento del parco autobus urbano ed extraurbano dell'Isola, poiché la sua eccessiva anzianità allontana utenza potenziale dal trasporto pubblico, aggrava le aziende di costi eccessivi di manutenzione e rende ulteriormente precaria la regolarità del servizio. Basti ricordare i dati che riguardano la vetustà del "parco mezzi" in Sicilia, che per oltre il 50 per cento (oltre 1.000 bus), ha superato i 13 anni con costi di manutenzione che superano annualmente per ogni mezzo mediamente i 50-70 milioni, con grave pregiudizio economico e qualitativo.

In Sicilia nei prossimi anni saranno necessari 1.500 nuovi bus, con un investimento che rasenta i 600-700 miliardi.

3. *Riordino rete e concessioni* - Un intervento necessario, attuabile con semplici provvedimenti di natura amministrativa da parte dell'Assessorato Regionale ai Trasporti, riguarda il riordino della rete concessionale dei servizi extraurbani dell'Isola, tendente ad eliminare la sovrapposizione tra servizi e le linee non più utili alla collettività. Un tale intervento, oltre ad evitare lo spreco di risorse finanziarie pubbliche, concentrerebbe le capacità del comparto verso le direttrici di traffico maggiormente coerenti con le esigenze delle popolazioni, e porrebbe le basi per l'individuazione dei servizi minimi ammessi a contributo, che sono il fulcro del nuovo assetto del trasporto locale derivante dal decreto legislativo 422 del 1997.

4. *Riforma del TPL* - Ulteriore, fondamentale impegno che le istituzioni regionali devono assumere riguarda, appunto, il recepimento in Sicilia del predetto d.lgs. 422/1997.

A questo proposito, è necessario che la Regione definisca, in modo chiaro, con lo Stato e la società delle F.S. la problematica relativa al trasporto locale ferroviario dell'Isola, sia per le implicazioni inerenti il coordinamento tra il servizio su gomma e quello ferroviario, sia per quelle riguardanti gli aspetti finanziari collegati al trasferi-

mento delle competenze, le quali, data la presumibile rilevanza che avrà la quota di servizio ferroviario trasferito alla Regione, assumeranno contenuti estremamente importanti.

Nell'ambito del predetto recepimento, inoltre, devono essere riordinate le competenze in materia di trasporti tra Regione ed enti locali, riconducendo ad una unica fonte normativa le disposizioni attualmente sparse in varie leggi regionali. Ciò al fine di evitare sovrapposizioni di ruoli ed eliminare ambiguità legislative, dalle quali derivano ostacoli ad una pianificazione efficace del settore.

In particolare, è necessario definire le modalità di intervento programmatico e finanziario dei Comuni nella gestione dei servizi urbani, anche al fine di coordinarlo con quello regionale.

La legge regionale di recepimento del d.lgs. 422/1997 deve, inoltre, definire compiutamente la normativa di riferimento per le modalità di assegnazione dei servizi, sia dal punto di vista dei procedimenti concorsuali da applicare, che dei contenuti dei contratti di servizio da stipulare, tale da garantire una reale apertura del mercato.

Per il primo aspetto, le leggi di recepimento di altre Regioni, nonché l'opinione prevalente degli esperti del settore, fanno riferimento al sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ovvero all'appalto-concorso, come procedure ad evidenza pubblica più idonee all'oggetto specifico di gara. Per il secondo aspetto sarà fondamentale stabilire i contenuti essenziali del "contratto di servizio", in considerazione della pluralità di soggetti che avranno la titolarità a stipularli e della novità rappresentata da tale atto giuridico nell'ambito delle attività della pubblica amministrazione.

*5. Piano Regionale dei Trasporti* - Infine va rimarcata la necessità che la Regione provveda alla elaborazione del Piano Regionale dei Trasporti, in un processo di confronto e collaborazione con gli enti locali, i soggetti che operano nel settore e le forze sociali e produttive.

Ai fini della redazione del Piano, la Regione deve emanare uno strumento di carattere legislativo che contenga le linee guida ed individui i soggetti che vi hanno un ruolo, le metodologie di in-

treccio tra i livelli territoriali e settoriali, le fonti di reperimento delle risorse finanziarie, i criteri di correlazione dello stesso con la programmazione regionale ed il Piano Regionale di Sviluppo.

Il Piano, come strumento di programmazione, sarà, invece, un atto di natura sostanzialmente amministrativa, caratterizzato da rilevante flessibilità, a scadenza temporale, capace di individuare le priorità e gli interventi di riorganizzazione dei servizi, che assegni i vari livelli di mobilità ai vari modi di trasporto in un'ottica di coordinamento intermodale, e coordini e regoli i processi di sviluppo del sistema.

Il Piano Regionale dei Trasporti è lo strumento programmatico complessivo di tutto il sistema di integrazione dei piani settoriali, nel quale si dispiegano gli obiettivi di carattere politico generale.

Senza P.R.T. si fanno solo chiacchiere, ed entro l'autunno dovrà essere pronto per inserire gli interventi nella finanziaria regionale del 2000.

In aggiunta ai provvedimenti di natura legislativa, programmatica ed amministrativa che la Regione deve attuare al fine di avviare una fase di trasformazione del trasporto pubblico locale, deve, altresì, svilupparsi fortemente un'attività di programmazione e regolazione della mobilità da parte degli enti subregionali.

In questo senso è necessario che i Comuni accelerino le procedure di redazione dei Piani Urbani del Traffico, ovvero dei Piani per la Mobilità, mentre le Province provvedano alla predisposizione dei Piani del Traffico per la Viabilità extraurbana. Tali piani, in attuazione dei principi informativi previsti dalla legge, dovranno introdurre misure atte a scoraggiare la mobilità individuale ed a privilegiare l'uso del mezzo pubblico.

Questo è il contenuto del documento che raccoglie, in estrema sintesi, le cose che sono emerse nel corso dei vari interventi.

Grazie.





**GIANCARLO TESINI**

*(c.s.)*

Ringrazio il dott. Lungaro, anche nella mia qualità di Presidente di Federtrasporto, per quanto ha detto e in modo particolare per il documento che ci ha illustrato: mettere nero su bianco è sempre una cosa importante. Evidentemente non si tratta di un documento che oggi stesso verrà messo in discussione. E' un contributo che ha cercato di interpretare molte delle cose che sono state dette in questa sede.

Adesso darei la parola al dott. Alessandro, Direttore dell'AMAT di Palermo, che ci intratterrà sulle esperienze che questa Azienda ha fatto e sta facendo, esperienze che io già conosco e con il quale voglio complimentarmi per il lavoro sin qui svolto.

A lui la parola.